

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 1194, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 209).

Der var stillet 44 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til behandling under ét.

Udvalgets ordfører (*Kai Jensen*): Som det fremgår af udvalgets betænkning, har udvalget i dette folketingsår holdt 14 møder. Udvalget har i forrige folketingsår holdt et lignende antal møder. Man er efter denne lange mødeserie nået til en enstemmig indstilling i betænkningen. Der er af ministeren for offentlige arbejder stillet en lang række ændringsforslag, og udvalget har stillet 3 ændringsforslag, som er tiltrådt henholdsvis af udvalget og af ministeren.

Det foreliggende lovforslag vil ved vedtagelse med de foreslåede ændringer føre til en meget tiltrængt modernisering af reglerne for vejes bestyrelse. Udvalget har særlig kigget på problemerne i § 5 vedrørende vejnævnet, altså det nævn, der skal foretage den egentlige bestyrelse af vore veje. Man er blevet enig om at udvide dette nævn med 1 medlem, idet Amtsrådsforeningen efter ændringsforslaget får 4 medlemmer i stedet for 2 medlemmer. Man er så, for ikke at gøre nævnet for stort, endes om at lade det i det oprindelige lovforslag foreslåede medlem fra finansministeriet gå ud, således at nævnet kun udvides med 1 medlem.

I § 18 er der sket en væsentlig ændring for en række af vore landkommuner, således at de kommuner, der har et teknisk apparat i lighed med, hvad købstæderne har, nu kan slippe for en hel del af tilsynsmyndighedens indblanding. Landkommunerne bliver helt sidestillet med købstæderne, for så vidt dette apparat er i orden

og kommunerne af ministeren undtages fra de regler, der i øvrigt gælder for landkommunerne.

I § 53 har bestemmelsen om glatføregrusning givet anledning til en lang række drøftelser i udvalget. Man har været angstelig for, at denne bestemmelse i for stor udstrækning kunne pålægge kommunalbestyrelserne og vejbestyrelserne et ansvar, som man ikke helt kunne indse de burde have.

Som anført i betænkningen er dette erstatningsansvar ikke blevet skærpet, tværtimod, idet bestemmelsen i § 53, stk. 1, hvorefter vejbestyrelsen bestemmer, på hvilke strækninger og i hvilket omfang der skal træffes foranstaltninger mod glat føre, netop principielt udelukker domstolene fra at skønne over disse forhold.

I øvrigt er der i udvalget fuldkommen enighed om de foreslåede ændringer, og jeg kan derfor på hele udvalgets vegne anbefale ændringsforslagene til vedtagelse.

**Holmberg:** Den 17. februar sidste folketingsår havde vi de to lovforslag til første behandling: forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje og tilskudslovforslaget. Efter en lang række udvalgs møder er vi nået til enighed om det ene lovforslag, nemlig forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje. Jeg ville ønske, at vi også kunne blive færdig med tilskudslovforslaget, men må indrømme, at det ikke har været muligt. Ved førstebehandlingen udtalte jeg, at jeg ville håbe, at mange af de efter vor mening urimelige bestemmelser, der fandtes i lovforslaget, måtte blive fjernet gennem udvalgsbehandlingen. Det er også sket, og jeg vil benytte lejligheden til fra denne talerstol at takke den højtærede minister for offentlige arbejder for forhandlingsvilje og forståelse for vore ønsker. Det er ret sjældent, vi har grund til at takke en socialdemokratisk minister, men det sker altså ved denne lejlighed.

Lovforslaget er undergået væsentlige ændringer siden fremsættelsen, idet der er stillet ændringsforslag til de fleste af paragrafferne. Det er da også en lovgivning, som har den allerstørste betydning for den moderne trafik; men det lader sig ikke skjule, at grundejerinteresser og trafikinteresser på flere felter kolliderer, hvor det

[Holmberg.]

drejer sig om opfattelsen af, hvad der er rigtigt og forkert. Jeg håber og tror imidlertid, at den større repræsentation, som de direkte interesserede parter får — her tænker jeg på amtsrådene i vejnet og den kommunale repræsentation i amtsnævnene, en repræsentation, der ikke fandtes i det oprindelige lovforslag — nok skal tilgodese såvel grundejernes som trafikens interesser på bedste måde.

Man kunne naturligvis komme ind på mange andre ting, men da der er opnået enighed om alle ændringsforslagene og de øvrige bestemmelser, er der ingen anledning til at gå i enkeltheder.

På mit partis vegne anbefaler jeg lovforslaget til vedtagelse.

**Stæhr Johansen:** Selv om det naturligvis ville have været en fordel, hvis vi, samtidig med at dette lovforslag føres frem til anden behandling, kunne have afsluttet udvalgsbehandlingen af lovforslaget om tilskud til de offentlige veje, hilser jeg alligevel med stor tilfredshed, at det bliver muligt i denne samling at gennemføre lovforslaget om bestyrelsen af de offentlige veje. Det er en lov, der har været nødvendig i mange år, en lov, man har ventet på, og til hvilken der er gjort en række forarbejder, men det har ikke tidligere været muligt at få den ført igennem. Det sker nu efter enstemmig indstilling fra udvalget, hvilket er tilfredsstillende og har ikke ringe betydning for behandlingen af de problemer, det her drejer sig om.

I forbindelse med de mange store vejudvidelser, der finder sted og må finde sted, er der spørgsmål, der lettere kan løses, når man fordele ansvaret på rette måde mellem myndighederne. Jeg udtaler min tilfredshed med, at man bibeholder den ordening, at de offentlige veje bestyres for amternes, byernes og sognenes vedkommende under ledelse af de respektive råd. Vejspørgsmål løses bedst af de kommunale råd, og jeg er derfor tilfreds med, at der er skabt enighed om, at myndigheden stadig, i hvert fald i store træk, skal ligge hos disse.

Naturligvis har ingen i udvalget været blind for, at der i forbindelse med anlægget af de store motorveje, som er påtrængende

nødvendige, hvis vi skal udnytte den motorkapacitet, vi har fået siden den anden verdenskrig, er problemer af tilskudsmæssig art, idet disse veje naturligvis ikke er bygget til den lokale trafik, ja, man kan endda sige, at i visse tilfælde vil sådanne store motorveje lægge sig hindrende i vejen for denne. Det kan man til enhver tid drøfte, men jeg er glad for — på baggrund af de tanker om statsveje, der har været fremme — at man nu er nået til at fastholde de kommunale vejmyndigheders medbestemmelsesret på en række områder.

Vort parti går ind for de ændringsforslag, der er stillet af ministeren, og jeg kan sige det samme som det ærede medlem hr. Holmberg, at vi hos ministeren har fundet forståelse for vore ønsker om ændringer, og at det har været medvirkende til, at der nu foreligger denne enstemmige indstilling.

På et enkelt område vil jeg gerne fremdrage et lokalt spørgsmål. Jeg har haft den opfattelse, at det var uheldigt, at man trak Københavns kommune uden for bestemmelserne om ekspropriation, men ikke Frederiksberg kommune, selv om de to kommuner på dette område må betragtes som en helhed, og jeg har ment, at det ville have været en fordel, hvis man på Frederiksberg, som nu klarer sig med én ekspropriationskommission, også kunne gøre det i fremtiden, medens kommunen nu får to. Med det specielle kendskab til forholdene, der er nødvendigt for at få ekspropriationer gennemført gnidningsfrit, ville det være til stor fordel også for borgerne, om Frederiksberg kommune var undtaget, men jeg har forstået, at man er bange for at gøre dette. Jeg er blevet gjort opmærksom på, at der ifølge § 27 kan nedsættes flere taksationskommissioner i et amt. Det bliver måske muligt at få en speciel taksationskommission på Frederiksberg, så der kommer en vis ensartethed over afgørelserne, hvad ekspropriation angår. Jeg har derfor ikke i sinde at stille ændringsforslag herom, men mener, at der, således som lovforslaget er formuleret, vil være mulighed for at arbejde sig frem til et tilfredsstillende grundlag.

Det har ikke været muligt at følge de ønsker, der er fremsat af naturfredningsorganisationerne, idet man ikke skønner, at naturfredningen hører ind under lovgiv-

[Ståhr Johansen.]

ningen om bestyrelsen af de offentlige veje. Spørgsmålet kan altid diskuteres, men der er ingen tvivl om, at de problemer, naturfredningsorganisationerne har rejst over for udvalget, har offentlighedens interesse.

Jeg håber, at de myndigheder, der fremover skal beskæftige sig med bestyrelsen af vejene, vil forstå betydningen af, at bebyggelsen omkring vejene ikke skaber hindringer for trafikken, og også tage visse hensyn af æstetisk karakter, således at de mange, der befærder vejene, ikke bliver fuldstændig lukket inde og afskåret fra at nyde den naturskønhed, vi har her i landet. Men det er alt sammen spørgsmål, som jeg mener kan løses på grundlag af denne lovgivning. Det er min opfattelse, at den enighed, som man har været i stand til at opnå under udvalgsbehandlingen, vil medvirke til at give loven styrke, når den nu skal føres ud i praksis.

Vi kan altså fra konservativ side anbefale, at man stemmer for ændringsforslagene og for lovforslaget, således ændret.

**Axel Sørensen:** Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Skytte, ikke kan være til stede, skal jeg udtrykke partiets tilfredshed med, at der i udvalget er opnået enighed om lovforslaget vedrørende bestyrelsen af de offentlige veje.

Der er opnået enighed om, at det fremover bliver kommunerne, der bestyrer vore veje. Jeg vil anse det for at være rigtigt, at man bevarer afgørelsen ude hos kommunerne.

Som centralorgan oprettes nu et vejnævn, som skal forhandle og dømme kommunerne imellem. Angående vejnævnets sammensætning har der, så vidt jeg forstår, været ført mange drøftelser. Resultatet fremgår af betænkningen og går bl. a. ud på, at Amtsrådsforeningen får det samme antal repræsentanter som Sognerådsforeningerne og Foreningen „Bymæssige Kommuner“ tilsammen. Herefter kan man vist roligt påregne, at vejnævnet vil søge at gøre ret og skel de forskellige kommuner imellem. Forhåbentlig må det samme komme til at gøre sig gældende over for de amtsudvalg, der skal bestemme, hvor der må etableres overkørsler fra vejene.

Som hidtil bliver det ministeren for offentlige arbejder, der er øverste myndig-

hed på vejvæsenets område. Det er vel også rigtigst, det bliver sådan, idet vi må have lov til at forudsætte, at ministeren i sine afgørelser vil følge vejnævnets og de andre organers indstilling, hvor der ikke er særlig tungtvejende forhold, der taler imod.

Jeg kan derfor på det radikale venstres vegne anbefale alle de stillede ændringsforslag og samtidig anbefale, at man ved tredje behandling stemmer for lovforslaget, således ændret.

**Lynnerup Nielsen:** Som det fremgår af betænkningen og af udvalgsordføreren redegørelse i dag, har der været holdt en række møder i udvalget. Der foreligger adskillige ændringsforslag, hvad der er ganske naturligt ved et så omfattende lovforslag som dette. Denne lov skal jo søge at tilgodese mange interesser både fra storbyen København og ude fra de mindste flækker i landet.

Selvom de forskellige ønsker om ændringer fra de mange organisationer ikke alle har kunnet imødekommes helt og fuldt, forekommer det mig dog, at de er blevet efterkommet i den udstrækning, de har kunnet tjene til at forbedre lovforslaget, uden at dette på nogen måde har tabt noget af sin principielle karakter. At visse ønsker på den anden side ikke har kunnet imødekommes må vel også forekomme rimeligt ved en lovgivning som den, der her er tale om.

Jeg har bemærket mig, at det i udvalget har været drøftet, om det måske ville blive nødvendigt, at staten overtog anlæg, vedligeholdelse og bestyrelse af den del af hovedvejene, der kunne siges udelukkende at betjene fjerntrafikken. Jeg og mit parti er inde på den samme opfattelse, efterhånden som den tunge trafik mere og mere kommer til at foregå på landevejene. Det må vel derfor blive en af statens opgaver i fremtiden at overtage det vejnet, der betjener denne fjerntrafik.

I ændringsforslaget til § 5, stk. 2, foreslås Amtsrådsforeningens repræsentation i vejnævnet udvidet fra 2 til 4 medlemmer, hvilket vist må siges at være en fordel, idet der herved tages passende hensyn til de forskellige interesserede organisationer.

De mange andre ændringsforslag, som er stillet dels af ministeren, dels af udvalget,

## [Lynnerup Nielsen.]

og som hele udvalget er enig om at indstille til vedtagelse, kan også jeg på mit partis vegne tiltræde. De foreslåede ændringer rækker ikke ved lovforslagets principper, og vi kan derfor gå ind for dem og for lovforslaget som helhed. Vi finder, at en lovgivning som denne vil medføre en forenkling af arbejdet for vejbestyrelserne og for de mange kommuner.

**Tholstrup:** Det er meget vigtigt, at bestyrelsen af de offentlige veje overlades til virkeligt ansvarlige personer — med ansvar i denne forbindelse mener jeg ansvar over for helheden, således at rent lokalpræget pleje af interesser undgås. F. eks. ser jeg ikke med velvilje på, at en kommune skaffer sig vejfondstilsbud til udbygning af små villaveje langt bredere og solidere end nødvendigt til formålet, blot fordi der skal en vis bredde til, for at der kan opnås tilsbud. Det samme gælder sogneveje, hvor der f. eks. har fundet udstykning sted. Hvis de lokalprægede interesser skydes i forgrunden, medfører det stort spild af landbrugsareal og spild af arbejdskraft og materialer og igen et overforbrug af de midler, som erhvervslivet må betale til vejfonden i form af benzinskatter, hvilket igen hæmmer nedsættelsen af de forskellige motorafgifter.

Det er mit håb, at de personer, som skal administrere denne lov, virkelig vil vise sig fornuftige og økonomiske og se på helhedens interesser.

En lov kan være dårlig, men blive godt administreret; på den anden side kan en lov være nok så god og alligevel virke dårlig, hvis den administreres dårligt.

**Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg):** Jeg vil gerne takke udvalget for det store arbejde, som er udført i forbindelse med dette lovforslags behandling.

Det er i og for sig bemærkelsesværdigt, at lovgivningen vedrørende bestyrelsen af de offentlige veje ikke er blevet revideret inden for et tidsrum af 90 år. Den lov, der gælder i dag, er fra 1867, og det vil altså sige, at der er levet 90 år under denne lov. Det er, særlig når man tænker på den stærke udvikling, der har været i trafikken, mærkeligt, at loven har kunnet holde så længe uden en revision. Forholdet er da også dette,

at man allerede for 25 år siden begyndte et kommissionsarbejde med henblik på at få en mere moderne lov, som bedre passer til den tid, vi lever i, men først nu er det lykkedes at komme så langt, at man i udvalget har formået at samle alle partier om en lovgivning, som skulle kunne holde i alt fald et stykke fremover. Det siger jeg udvalget min oprigtige tak for. Jeg takker også for den anerkendelse, der her i tinget er udtalt over for det ministerium, jeg repræsenterer.

Jeg udtaler håbet om, at vi, når vi nu får vedtaget lovforslaget ved tredje behandling, må have fået en lov, der vil vise sig tidsvarende, og at det vil vise sig, at der virkelig kan finde et frugtbart samarbejde sted mellem de lokale myndigheder i amtsråd og kommunalbestyrelser og ministeriet for offentlige arbejder.

Hermed sluttede forhandlingen.

§§ 1 og 2, ændringsforslag nr. 1, § 3, således ændret, § 4, ændringsforslagene nr. 2 og 3, § 5, således ændret, §§ 6-10, ændringsforslag nr. 4, § 11, således ændret, ændringsforslag nr. 5, § 12, således ændret, ændringsforslag nr. 6, § 13, således ændret, § 14, ændringsforslagene nr. 7, 8 og 9, § 15, således ændret, § 16, ændringsforslag nr. 10, § 17, således ændret, ændringsforslagene nr. 11 og 12, § 18, således ændret, §§ 19-21, ændringsforslag nr. 13, § 22, således ændret, ændringsforslag nr. 14, § 23, således ændret, ændringsforslagene nr. 15 og 16, § 24, således ændret, § 25, ændringsforslagene nr. 17 og 18, § 26, således ændret, §§ 27-31, ændringsforslag nr. 19, § 32, således ændret, ændringsforslag nr. 20, § 33, således ændret, § 34, ændringsforslagene nr. 21, 22 og 23, § 35, således ændret, §§ 36-38, ændringsforslagene nr. 24 og 25, § 39, således ændret, §§ 40-43, ændringsforslagene nr. 26 og 27, § 44, således ændret, §§ 45-47, ændringsforslag nr. 28, § 48, således ændret, § 49, ændringsforslagene nr. 29 og 30, § 50, således ændret, § 51, ændringsforslagene nr. 31, 32 og 33, § 52, således ændret, ændringsforslag nr. 34, § 53, således ændret, ændringsforslag nr. 35, § 54, således ændret, ændringsforslag nr. 36, § 55, således ændret, ændringsforslag nr. 37, § 56, således ændret, ændringsforslag nr. 38, § 57, således ændret, ændringsforslagene nr. 39 og 40, § 58, således ændret,

ændringsforslagene nr. 41, 42, 43 og 44, § 59, således ændret, og § 60 vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling* vedtoges uden afstemning.

**Formanden:** Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den følgende sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændringer i aktieselskabsloven.*

(Første behandling findes i tidenden sp. 866, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 241).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

**Udvalgets ordfører (Holger Eriksen):** Udvalget har grundigt gennemgået lovforslaget om ændringer i aktieselskabsloven. Jeg skal ikke kunne sige, om der ville have været mulighed for at opnå flertal for, eventuelt enighed om, en del af de foreslåede ændringer eller ændringer af anden karakter; personlig har jeg den opfattelse, men den kan være forkert. Det vigtigste er imidlertid, at udvalget under sit arbejde er blevet klar over, at der knytter sig så mange forskellige problemer til aktieselskabslovgivningen, deriblandt i særdeleshed problemer af juridisk karakter, at man har fundet det hensigtsmæssigt, at sagen henvises til behandling i en kommissionen. Man har forhandlet med den højtærede minister for handel, industri og søfart om sagen, og ministeren har været af samme opfattelse. Jeg skal derfor på udvalgets vegne og i overensstemmelse med den højtærede minister fremsætte følgende forslag om motiveret dagsorden:

„Under hensyn til de omfattende problemer — ikke mindst af juridisk natur — der knytter sig til aktieselskabslovgivningen, henstiller folketinget til ministeren for handel, industri og søfart, at der

nedsættes en kommission med henblik på en revision af aktieselskabsloven, og tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.“

**Formanden:** Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

**Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes):** Jeg vil gerne takke udvalget for dets arbejde med behandlingen af det fremsatte lovforslag. Som ordføreren for udvalget, det ærede medlem hr. Holger Eriksen, allerede har nævnt, kan jeg modtage forslaget om nedsættelse af en kommission.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Forslag om motiveret dagsorden af udvalget* (se sp. 2971)

vedtoges enstemmigt med 117 stemmer.

Lovforslaget var hermed bortfaldet.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om folkeforsikring (om fremrykning til 1. april 1957 af udbetaling af forhøjelser af den indtægtsbestemte folkepension)* [af Ragnhild Andersen m. fl.].

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1459, fremsættelsen i tidenden sp. 2573).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Socialministeren (Strøm):** Jeg har kun få bemærkninger at knytte til det lovforslag, der her er til behandling, og som går ud på at rykke den forhøjelse af den indtægtsbestemte folkepension, der skal træde i kraft den 1. oktober 1957, frem til den 1. april.

I det forslag til lov om folkepension, som jeg fremsatte for det høje ting i efteråret 1955, var det foreslået, at folkepensionen skulle udbetales fra 1. juli 1957, og det siger sig selv, at jeg har været interesseret i, at den forbedring af forholdene for de gamle og invaliderne, der er gennemført ved den nye lov, kunne få virkning så snart som muligt. Når tidspunktet for ikrafttrædel-